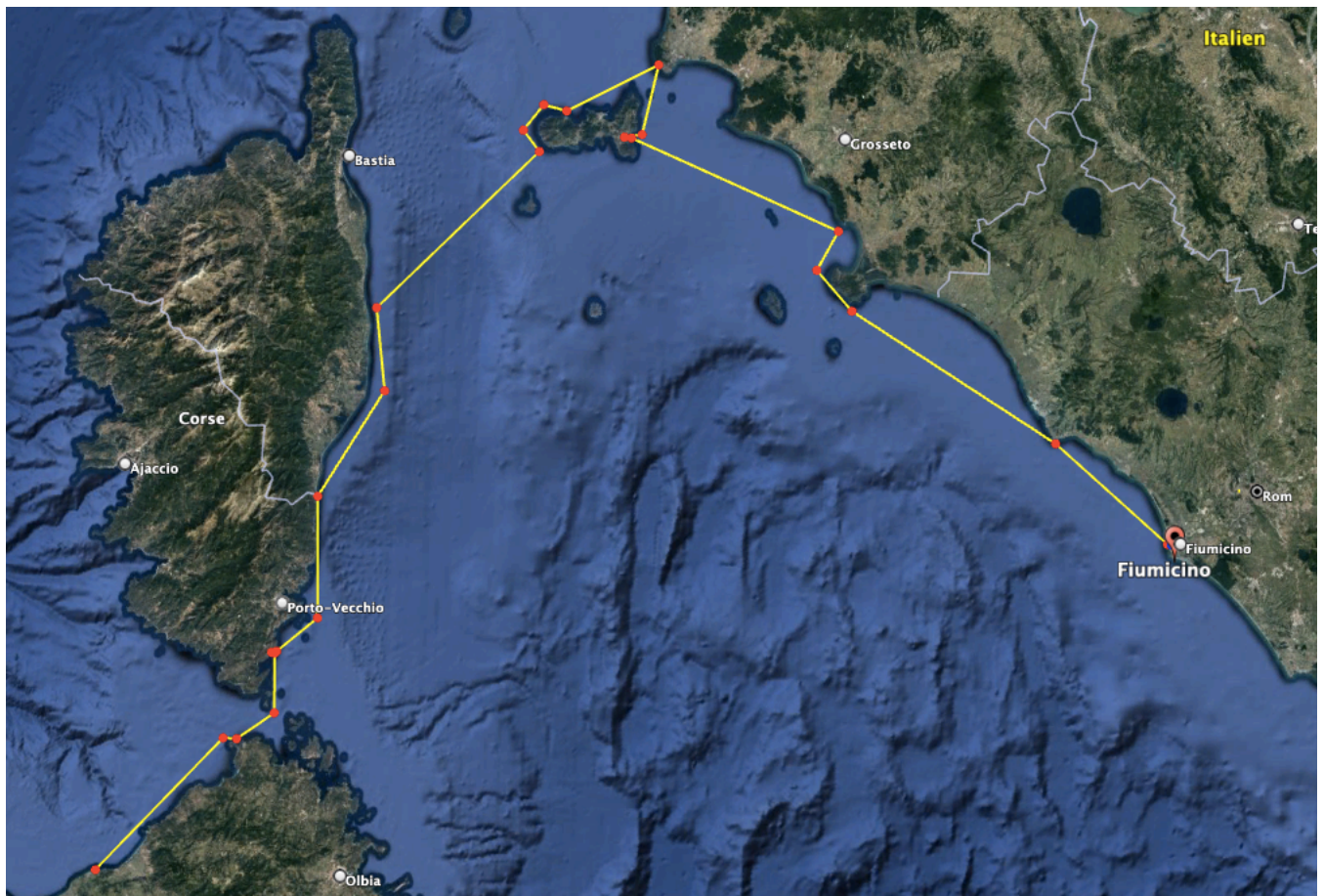




## Corona, Relais und thyrrhenisches Meer

„Ich freue mich auf die Fahrt im offenen Cabrio, auf die Hochzeit, auf das Wiedersehen mit Familie und Freunden. Leider kommt es ganz anders.“



Donnerstag, 9. bis Samstag, 18. Juni; Mönchengladbach - Tournai - Mönchengladbach

Zuerst ging ja alles glatt. Am Donnerstag folge ich der Abendessen-Einladung meiner Schwiegermutter, mit frisch negativem Corona-Test, den wir alle generell mit Blick auf ihr biblisches Alter durchführen. Freitagmorgen picke ich meinen Bruder Thomas auf, und wir genießen die Fahrt im offenen Cabrio durch Belgien nach Tournai, wo Miriam und Julien heiraten. Wie vom Brautpaar erbeten, testen wir uns im Hotel erneut, und ich staune nicht schlecht, als sich bei mir zwei Balken zeigen. Ich bringe Thomas - er ist negativ (noch, aber nach drei Tagen hat's auch ihn erwischt) - zur Pre-Party. Bruder Peter reicht mir aus sicherer Entfernung einen zweiten Test. Auch positiv! Exkrement! Die ganze Rückreise mit ihrem reichlichen Zores umsonst?! Ich bleibe im Auto sitzen und fahre direkt wieder zurück nach Mönchengladbach. Ich finde gut heim, Sektorenfeuer und beleuchtete Lateral-Tonnen im Vorgarten weisen den Weg.



Gut, dass ich am Donnerstag noch eingekauft habe. Und gut, dass meine Nachbarin Margit mich täglich nach Einkaufswünschen befragt, die Einkäufe vor der Tür abliefert und mich mit dem aktuellen Nachbarschaftsklatsch versorgt.

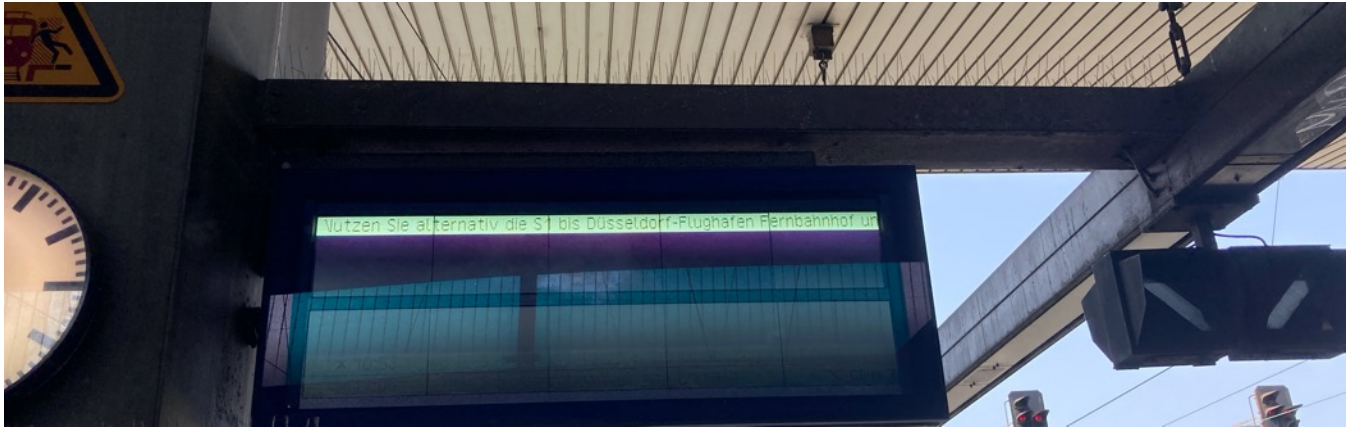


Mir geht's nicht wirklich schlecht, zwei Tage lang läuft die Nase, ich bin ein wenig schlapp und gripig. Milder Verlauf, dank vierer Impfungen, und ich ziehe alle Register der Therapie: Viel Ruhe, tagsüber frische Luft am Weiher, auf dem mittlerweile die Kanadagänse ihre fünfköpfige Brut großziehen; sehr zum Ärger der Anlieger: Wie ich lese, sondert eine erwachsene Gans bis zu anderthalb Kilo Kot ab, der Garten ist ohne Kontakt mit diesen Hinterlassenschaften nur noch schwer passierbar.

Abends korrigiere ich ein tragisches Missverhältnis: Seit Monaten hatten meine Hände mehr Alkohol gesehen als meine Leber; da aber nun Alkohol sterilisierende, antiseptische und was weiß ich noch für Wirkungen hat, rücke ich den Viren mit einem netten abendlichen Fläschchen Wein auf die Hülle.

Aber manchmal kriesch ich ett ärme Dier, wenn mich Bilder von der Hochzeit und der anschließenden Feier erreichen. Wie traurig, dass ich nicht dabei sein konnte!

Es wird Samstag, bevor ich mich auf den Rückweg nach Castelsardo machen kann. Es fängt genauso an wie auf der Hinreise: Der Zug vom Düsseldorfer Hbf zum Flughafen fällt aus, man kann aber mit einigem Umsteigen .... Ich hab's eilig und die Nase voll, will keinesfalls den Flieger verpassen und investiere in ein Taxi.



Ärgern-Modus an: Natürlich kann man die Kosten für das online gelöste Ticket zurückfordern, siehe dazu Formblatt x samt zugehöriger umfangreicher Ausfüllanleitung, per Post anzufordern und dito einzureichen beim zuständigen Amt, das man sicher im Internet ausfindig machen kann. Wieder mal so ein schamloser Schmarotzer, der sich seine nicht erbrachten Leistungen zahlen lässt und Rückforderungen so mühsam macht, dass man gleich drauf verzichtet. Fair und anständig wäre es ja, das unverdiente Geld unaufgefordert zurück zu erstatten. Das Geld für die ausgefallenen Hinflüge nach Deutschland haben wir auch noch immer nicht, Fluggesellschaft und Flugvermittler-Agentur betreiben. erfolgreich Regress-Pingpong. Ärgern-Modus aus!



Der Flug aber klappt, wenn auch mit Zwischenstop in Catania / Südsizilien - na, liegt ja auf'm Weg!. Fast pünktlich komme ich an. Und das online gebuchte Taxi steht vor dem Flughafen, Dank beharrlicher Diskussion deutlich preisgünstiger als das Erstgebot, geschweige denn die Konkurrenz. Um elf Uhr nachts rolle ich in die Marina, die SCHWALBE wartet wohlbehalten auf ihrem Liegeplatz auf mich. Die Marinakneipen haben schon geschlossen, also gebe ich mich mit Keks und Käse zufrieden. Und mit einem Ichnusa-Bier! Ich! Als Nie-Bier-Trinker! Aber ich hab Durst. Und wie!

Vor mir liegen 14 Tage Einhandsegeln. Das geplante Rendezvous mit Ale und Roberto wird nicht mehr klappen, da hat mir Corona einen Strich durch die Rechnung gemacht. Leider wird auch nichts aus dem geplanten Tauchurlaub auf Elba.

Sonntag, 19. Juni; Castelsardo



Der Tag geht drauf mit Ausschlafen, diversen Vorbereitungen, Betten beziehen, einkaufen, Wäsche waschen in meiner Lieblingslaundry - hier habe ich Ale kennen gelernt; mit ihr und Roberto bin ich heute noch gut befreundet.

Abends fahre ich zur Pensione Antica Pinna, um bei schöner Aussicht noch mal diese hervorragende sardische Küche zu genießen.

Montag, 20. Juni; Castelsardo - Capo Testa - Baia de Reparata

Mein Ziel ist das Capo Testa, die fast kreisrunde Halbinsel an der Nordspitze Sardinien. Die mächtigen, durch Verwitterung bizarr geformten Granitformationen hatte ich schon bei meinem ersten Besuch von Land aus besucht - sehr eindrucksvoll! Dito der Leuchtturm, Verkehrszentrale für die Bouche de Bonifacio.



Damals hatte ich auch die schönen Ankerbuchten nördlich und südlich der Landzunge gesehen; in der nördlichen, der Baia de Reparata, übernachtete ich mit Blick auf die windige Bouche, trotzdem Ententeich.



Dienstag, 21. Juni; Baia de Reparata - Rondinaria / Korsika

Meine siebte Überquerung der Straße von Bonifacio steht an; bislang war sie mir immer gnädig, und auch heute zeigt sie sich nur moderat windreich. Die Einheimischen raten, immer mit ein bis zwei Windstärken mehr zu rechnen als angesagt, was man auf jeder Wetterkarte mühelos nachvollziehen kann, und Horrorgeschichten über die Bouche gibt's ohne Ende. Verständlich, denn zwischen Korsika und Sardinien liegen grad mal 6 Meilen, also enge Düse für viel Wind und dazu noch jede Menge kleine Inselchen und Felsen.



Bald muss ich gegen einen frischen Ostwind ankreuzen; durch das Gewirr von Kleinstinselchen und Felsen nahe der korsischen Südostecke mag ich nicht so gerne, das hätte Kreuzen auf engem Raum erfordert. Also geht es rund um die verstreuten Lavezzi-Inselchen und dann Kurs auf die korsische Ostküste, und hier nach Rondinaria. Nicht nur, weil Rondinaria „Schwalbenhaus“ heißt, sondern auch, weil diese Bucht sehr geschützt liegt, wie ich schon einige Male erleben konnte. Aber natürlich kenne nicht nur ich dieses paradiesische Stück Meer. Es ist voll hier, und typisch französisches Kuschelankern angesagt! Mir egal!



Die Bucht ist fast tropfenförmig und nur nach Osten offen, aber selbst bei Ostwind kann man sich tief drinnen um die Ecke rum gut verstecken. Hier lässt sich gut den Nachmittag verbringen. Ich bleibe.



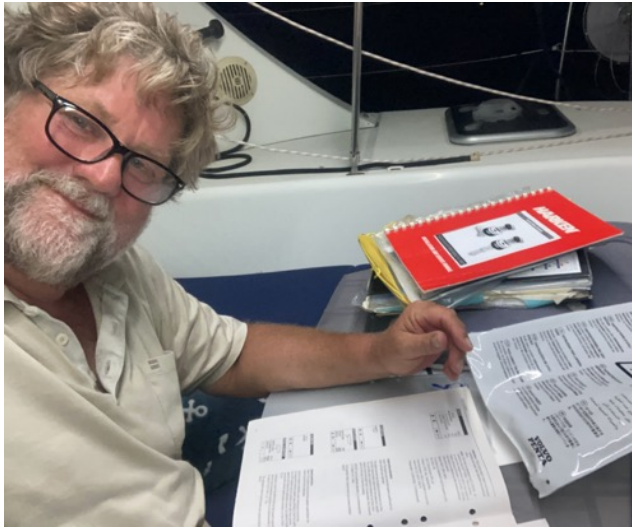
Beim Schnorcheln zur Ankerkontrolle stelle ich fest, dass ich am Bb-Saildrive meine Anode verloren habe. Ich habe Reserven an Bord, aber alleine kann ich sie unter Wasser nicht wechseln - denke ich; Wochen später finde ich raus, wie das geht. Ich verbringe den Rest des Tages auf dem Trapez unter meinem Sonnensegel, lese, schreibe, telefoniere.

Mittwoch, 22. bis Donnerstag, 23. Juni; Rondinaria - Solenzara

Am nächsten Tag ist die Küste etwas verhangen, trotzdem spektakulär. Und genau so wird der Tag.



Zunächst läuft alles gut, flottes Segeln, ich muss sogar ein Reff stecken. Es wird ein Kreuzkurs, deshalb ist es schon späterer Nachmittag, als ich in Solenzara ankomme und per Funk um einen Liegeplatz bitte.



Aber ach: Man habe Bauarbeiten im Hafen und deshalb keinen Platz, ich möge vor dem Hafen ankern. Okay, ich probier's. Noch hundert Meter vor dem Strand ist es 3 Meter tief. Leider glatter Fels, nix für Papa sein Sohn. Ich beschließe eine Nachtfahrt nach Campoloro/Taverna, dreißig Meilen weit, und starte die Maschinen; genauer: die Maschine, denn Stb herrscht beredte Stille. Ich tippe gleich auf defektes Relais, hab aber keins in Reserve. So werde ich nicht losfahren! Ich vertiefe mich ins Handbuch, konsultiere meine Admiralität, alles vergebens. Also funke ich die Marina noch mal an, schildere die Situation und erhalte die freundliche Genehmigung, an der Tanke anzulegen, bis ein Mechaniker das Problem beseitigt hat. Und damit fängt das Elend an.

Ein Kat ja zwei Maschinen, und deshalb ist er hervorragend manövrierbar, lässt sich sogar problemlos auf der Stelle drehen, wenn man eine Maschine vorwärts, die andere rückwärts laufen lässt. Und genau dieser Vorteil wandelt sich zum Nachteil, wenn man nur mit einer Maschine manövriert: Bevor er aus dem Stand ans Laufen kommt, zieht er beim Anfahren unerbittlich in eine Richtung; und das bei Vorwärts- wie bei Rückwärtsfahrt, die Ruder haben noch keine ausreichende Wirkung. Kein Problem, wenn man Platz hat, denn sobald Fahrt im Schiff ist, ist die Ruderwirkung wieder ausreichend. Vom Ankerplatz in den Hafen ist es easy, aber leider verhallen meine gefunkten Bitten um ein schubsendes Dingi beim Anlegen ungehört: Man hat offenbar schon Feierabend. Also ohne Hilfe! Leider weiß ich nicht, wo die Tanke ist, fahre durch die Boxengasse ganz nach vorne. Wie gesagt: Easy, solange die SCHWALBE läuft. Leider ist die Tanke in Solenzara aber in der Einfahrt, also den ganzen Weg wieder zurück! Der Trick ist, den Versatz zu antizipieren, das Boot also vor dem Anfahren schräg zur Fahrtrichtung zu stellen, sanft anzufahren, die einigermaßen steuerbare Fahrt zu nutzen und dann heftig aufzustoppen. Das Ganze mit Blick auf die Mooringleinen und ähnliche Engpässe. Ich bin schweißgebadet.

Zwischenzeitlich findet sich der eine oder andere Zuschauer ein, ich erhalte zahlreiche mehr oder minder halbgeare Ratschläge; ein besonders Befahrener meint kopfschüttelnd, ich solle das Boot doch einfach geradeaus steuern, so schwer sei das doch wohl nicht. Danke für die wertvollen Hinweise! Meine Anregung, irgendwer möge mit einem Dingi stabilisierend auf meine zickende SCHWALBE einwirken, kann mangels verfügbaren Dingis, vielleicht - oder eher sicher - mangels Verständnis, nicht realisiert werden. Na ja, sind auch Mangelware in Marinas, diese Dingis!

Gut zwei Stunden später, es dämmt bereits, erreiche ich die Tanke, die ich nicht gesehen hatte, weil ein englisches Traditionsboot mittig davor liegt; das Eignerpaar schaut meinen kurvigen Bemühungen interessiert zu. Mein Ansinnen, ihr Schiff doch bitte ein wenig vor oder zurück zu verholen, um mir auch einen Platz einzuräumen, bescheidet man durch lässigen Abgang unter Deck. Schnöseligkeit pur! Da hilft kein Funken und kein Rufen, man erscheint erst wieder, als ich aufgabe und an einen Steg gehe, an dem morgen gearbeitet werden soll. Der steht komplett leer und sollte mir doch bis morgen Asyl gewähren. Die davor aufgereihten Markierungsbojen kann ich umfahren, eine alte, schon etwas klapperige französische Seglerin nimmt meine Leinen an und faltet die kanadische Crew an der anderen Stegseite magna cum voce und in perfektem Englisch zusammen, bis die mir auch helfen. Merci, Cherie!



Die Capitainerie ist tatsächlich nicht mehr besetzt, die diensthabenden Marineros sitzen gemütlich zusammen und haben die Funkgeräte gegen einen P'tit Rouge eingetauscht. Ihre aus diesem Grunde vernachlässigte Sorgfaltspflicht machen sie wieder wett, indem sie mir mit Nachrichten und Tipps behilflich sind: Ja, im Hafen werde ein neuer Ponton gebaut - das Boot mit Kran und Ramme sind mehr als präsent - , und deshalb müssen an dem Steg, an dem ich verbotenerweise liege, morgen durch eine kombinierte Boots- und Tauch-Crew die Mooringleinen gekürzt werden. Nein, man verstehe auch nicht, weshalb solche Arbeiten mitten in der Saison erledigt würden, aber die Entscheidungen von „denen da vorne“ könne man ohnehin manchmal nicht nachvollziehen. Und natürlich würde ich ein wenig stören, aber die Jungs wären fit genug, kein Problem, das klappt. Ich müsse nur die Damen da vorne überzeugen. Jau!

Ich mache mich stadtfrein und geh auf den Schreck erst mal aus. Und finde ein eher unspektakuläres Städtchen mit einigen ganz liebevoll aufgemachten Flecken.



Am nächsten Morgen geht das Drama weiter. Ein Mechaniker ist schnell gefunden, er kann aber erst am Nachmittag. Dann zu den Damen „da vorne“. Ich gehe mit einer bewährten Doppelstrategie vor: Emotional wende meinen gesamt-verfügbaren Charme auf. Zweitens mache ich rational darauf aufmerksam, dass sich an meiner Manöverierbehinderung seit gestern abend nichts geändert hat, und die Tanke jetzt in Betrieb ist, also nicht als Notanleger dienen kann. Die Rezeptionistin ist bereit zum Augen-Zudrücken, aber von der Backoffice-Dame kommen noch kritisch ablehnende Töne. Man lässt mich zappeln, mal schauen, den Chef fragen, wir werden Bescheid geben.



Na bestens, ich geh zurück zum Boot und erledigen eine Reihe Kleinaufgaben, verarzte eine undichte Stelle an Deck mit Silikon, behebe ein paar kleine Gelcoatschäden, bringe am Steuerstand kleine Edelstahlfolien an, um die Kanten vor allzu starkem Zug von Schoten und Fallen zu schützen, montiere den Außentemperaturfühler... Immer mit einem Blick auf die Mooringleger-Crew, die sich langsam aber sicher am Ponton lang auf mich zu bewegt. Auf dem Boot ist ein kleiner Kran montiert, mit dem ein Arbeiter ein schweres Werkzeug an einem Flaschenzug durch den hochstehendem Kragen eines Lochs im Bootsboden bewegt; unter dem Boot legt ein Taucher mit Hilfe der Konstruktion neue Mooringgewichte und Leinen. Es sieht abenteuerlich aus, das deutsche Arbeitsschutzgesetz würde mutmaßlich Zeter und Mordio schreien.

Ich habe Hoffnung, bleiben zu können, denn das Boot agiert immer einige Meter vom Ponton entfernt. Vorbeugend spreche ich den Bootsführer an, biete maximale Hilfe und bitte um Verständnis. Genau das hat der Bootsführer überhaupt nicht, er weiß gar nicht, was ich will, es sei doch Platz genug, ach ja, was die Mädels da vorne so sagen, die haben doch keine Ahnung, nee, bleib mal ruhig liegen, das schaffen wir schon. Männersache!

Um eins, die Sonne knallt nur so vom Himmel, erscheint der Mechaniker. Meinen Hinweis, dass es sich wohl um ein defektes Relais handelt, ignoriert er, klettert in den Motorraum, prüft und checkt - ohhh, quelle chaleur! Er schwimmt nur so in seinem Schweiß - , nimmt sich das Panel am Steuerstand vor, lässt wieder zwei Liter Schweiß im Motorraum, tippt dann auf Relais, baut testweise das aus der Bb-Maschine ein, perfekt, der Motor springt an. Nun noch zurück ins Auto, ein neues Relais holen (samt einem in Auftrag gegebenen zweiten zur Reserve). Beim Nennen des in bar und rechnungsfrei zu entrichtenden Reparaturpreises verstehe ich in Anbetracht des veranschlagten Stundensatzes die gründliche Fehlersuche. Was soll's, ich hatte keine Wahl, aber jetzt kann mich sorgenfrei auf den Weg nach Tavolara machen, mit zwei intakten Maschinen.

Freitag, 24. Juni; Solenzara - Campoloro

Ein schöner Kreuzkurs, feiner Wind, leider etwas unfreundliches Wetter. Ich liefere mir ein Rennen mit einer deutschen Hanse, die aber bald lieber unter Motor davon tuckert. Gewonnen!



In Campoloro gibt es nichts außer der Marina. Beim Anleger-Aperol lerne ich die Crew der Hanse kennen. John, seit frühester Kindheit international unterwegs, Schule in England, Studium und Jobs irgendwo in der Welt, hat Antonella geheiratet und lebt nun in Florenz. Wir verabreden uns zum Abendessen, zu dem John aber alleine kommt. Es sei zu einem handfesten Streit mit dem Liegenachbar gekommen, weil John sein Boot abgespritzt hat, was der Nachbar wütend zu verbieten versucht hatte. Eigentlich verständlich, bei bestehendem Wassermangel, aber fast überall in Italien ist das Bootabspritzen gang und gäbe. Der Streit eskaliert, der selbsternannte Sheriff kann sich nicht mehr beruhigen, selbst als John das Abspritzen einstellt, der Hafenmeister musste mäßigend eingreifen. Blockwart-Mentalität gibt's wohl überall.

Ich erlebe mit John ein interessantes Abendessen; Antonella wollte nämlich aus Angst vor irgendwelcher Sabotage an Bord bleiben - oder scheute sie die Sprachschwierigkeiten beim Essen? Jedenfalls meint John, das falle Antonella nicht schwer, sie sei ohnehin ständig am Fasten, wie alle italienischen Frauen, die tagsüber und abends picken wie ein Vögelchen - aber mitten in der Nacht zuschlagen können, als gäbe es kein Morgen. Zudem fühle sie sich wohl in ihrer Stellung im Haus; so lange sie ansonsten hofiert werde. Wie alle italienischen Frauen. Es leben die Klischees! Und dann erzählt John noch unzählige Anekdoten von der piekfeien Gesellschaft im schnöseligen Firenze, von extravaganter italienischer Mode, der man gewissenhaft folgen muss, zumindest, wenn man zum Sonntagsbrunch in den angesagten Cafés erscheinen möchte. Ein spannender Abend!

Samstag, 25. bis Sonntag, 27. Juni; Campoloro - Marciana Marina

Ich breche früh auf Richtung Elba, der NW-Wind wird zeigen, ob an die Süd- oder die Nordküste.



Die SCHWALBE kann sich an der Westküste vorbeidrücken, ich lege Marciana Marina auf der Nordseite als Ziel fest. Zwei, drei Meilen vor dem Leuchtturm sichte ich etwas Board-/SUP-ähnliches. Piraten-Mentalität erwacht: Segel runter, Bootshaken raus, auf Maximallänge ausgezogen. Hätte ich's mal gelassen! Der Bootshaken zieht sich über die Maximallänge hinaus raus, und verärgert-verdutzt halte ich den halben Bootshaken mit dem Griff in der Hand, die andere Hälfte mit dem Haken hängt am Board, bevor sie gurgelnd versinkt. Ich stelle fest, das dieses Board kein SUP ist, also für mich nicht nützlich, und ohnehin schon arg uselig, zudem zu schwer, um es zu bergen, ohne ins Wasser zu gehen. Ich lass es und fasse statt dessen zum x-ten mal wieder den Entschluss, nie, nie wieder einen ausziehbaren Bootshaken zu kaufen.

Ich habe Marciana Marina bei meinem ersten Italien-Törn 2017 kennen und lieben gelernt. Heute fahre ich nicht in den Hafen rein, sondern werfe den Anker im Ankerfeld davor; nicht nur aus Kostengründen, sondern der Ruhe und der tollen Aussicht wegen. Am Abend dringen die Melodien der Dixie-Band rüber.



Über die malerische Strandpromenade geht man hoch in den Oberort zu einer kleinen Terrasse, von einer Nachbarschaftsgemeinschaft angelegt, unterhalten und rege genutzt.



In der Westecke des Hafens stehen malerisch die Ruinen eines Wehrturmes. An der Kaimauer finde ich ein Foto dieses Turms im Sturm. Das liebe Mare Nostrum kann also auch ganz anders!



Aber heute ist es friedlich, und das beschert mir einen pastellig-kitschigen Sonnenuntergang.



Ich bleibe noch einen Tag, es ist einfach zu schön, und ich habe noch Zeit, Petra und Rainer wie vereinbart in Salivoli bei Piombino abzuholen. Am Morgen kommt mit einem sehr ausreichend motorisierten Wachboot ein gemischtes Doppel der Guardia Costiera vorbei und weist mich an, 25 Meter weiter östlich zu ankern, weil ich je nach Windrichtung sonst in einem Sperrgebiet liegen würde. Ich versuche die Nummer mit dem Charme noch mal, aber das Guardia-Mädel reagiert flapsig: Man fahre jetzt raus, käme in einer halben Stunde zurück, und dann würden statt einer kostenfreien Ermahnung 500 € fällig. Na gut, wenn's schön macht, der Klügere ankert um.

Montag, 27. bis Dienstag, 28. Juni; Marciana Marina - Salivoli

Beim Segelsetzen kriege so richtig eins auf die Nase. Zuerst sieht es noch ganz nach dem Üblichen aus, aber der Wind ist außerhalb der Bucht extrem viel stärker und brist weiter auf, die Selbststeueranlage kann das Boot nicht im Wind halten. Ich habe Schwierigkeiten, das halb gesetzt Groß wieder runter zu bekommen. Na ja, in der Spitze 35 kn Wind sind zu viel für die Selbststeuerung, erst recht für mich; es sind aber nur Fallböen, und einmal aus deren Einzugsbereich raus, kann ich mit Mühe das Groß zusammenraffen und setze die gereffte Fock solo. Mit 7 Kn Fahrt geht es an der Bucht von Portoferraio vorbei.



Salivoli erreiche ich in Rekordzeit und komme trotz des starken Stroms vor dem Hafen heil an der Hafentanke an, wo ich auf Petra und Rainer warte. Mit Blick auf das recht ungastliche Wetter beschließt der Schifferrat ohne Gegenstimmen, nicht noch auszulaufen.

Dienstag, 28. Juni; Salivoli - Porto Azzurro

Erst Kack, dann Hack. Nach einer Stunde Motorfahrt kommen wir auf dem Kreuzkurs nach Porto Azzurro voll auf unsere Seglerkosten. Die neuen Crews sind erfahrene Segler, mit denen ich schon etliche Fun-Regatten gesegelt bin, und die in den letzten Jahren unter anderem die Gelegenheit nutzen konnten, auf einem recht außergewöhnlichen Alu-Kat Atlantik und Pazifik zu überqueren. Nach einigen Wochen einhand bzw zusammen mit einem segelunkundigen Freund genieße ich es, segeln zu lassen! Und Rainer findet immer wieder was zum Fummeln, Richten, Optimieren. Gut so!



Porto Azzurro liegt sehr geschützt in einer tiefen Bucht, in die aber heute die Welle reinsteht. Wir ankern trotzdem, und ich entlasse die beiden zum Landurlaub. Erstens kenne ich den Ort schon, zweitens werde ich schon bald wieder hier sein. Ursprünglich hieß der Ort Porto Longone; hier gab es ein berühmtes Gefängnis für Schwerverbrecher und Mafiosi, und Longone wurde zum Synonym für Kriminalität, so dass der Ort sich später in das touristisch vielversprechende Porto Azzurro umbenannte.



Mittwoch, 29. Juni; Porto Azzurro - Talamone

Wir haben es nicht wirklich eilig, aber am Freitag landet Mary in Fiumicino, um den Rest der Saison auf der SCHWALBE zu segeln. Also geht es südwärts, zunächst nach Talamone. Ich wandele - wie wohl den größten Teil der kommenden Zeit - auf bekannten Pfaden. Auch Talamone kenne ich, schön gelegen in einer geschützten Bucht, in der wir ankern.



Talamone ist bekannt aus Funk und Fernseh - nach Kirk Douglas' Wikingerepos fand zuletzt Herr Bond auf der hiesigen Burg ein Quantum Trost. Und Herr Trappatoni hatte hier gerne Flaschen leere.



Der Ort soll von Telemon gegründet worden sein, Enkel des Zeus und König von Salamis. In wechselvoller Geschichte wurde Talamone im 1. Jhd v. Chr komplett zerstört, in der friedfertigen Zeit der Pax Romana im 1. und 2. Jhd wieder be- und durch einen Goteneinfall wiederum ent-völkert. Die langobardischen Feudalherren aus dem Geschlecht der Aldobrandeschi bauten die mittelalterliche Burg, nicht nur für Herrn Craig. Siena, das Königreich Neapel, die Franzosen haben hier mehr oder minder erfolgreich geherrscht, Garibaldi hat sich 1860 in Talamone mit Waffen eingedeckt.

Donnerstag, 30. Juni; Talamone - Santa Marinella

An der toskanische Küste entlang Richtung Santa Marinella finden wir geeignete Windrichtung und Stärke für einen flotten Ritt unter Parasailor - natürlich erst, nachdem er dann mal korrekt gesetzt ist. Ein schönes Gefühl, hinter dem bunten Lappen mit der Schirmmütze her zu fahren.



Santa Marinella wird beherrscht von einer Burg, von den Barberini auf den Mauern einer antiken Wehranlage erbaut und Ende des 19. Jhd von der alten, auch heute noch sehr reichen und einflussreichen Adelsfamilie der Odescalchi gekauft. In den 50er und 60er Jahren des vorigen Jhd galt Santa Marinella als Tummelplatz von Promis und Filmschaffenden. Die zentrale Piazza mit ihren Cafés und Restaurants unter riesigen Bäumen strahlt auch heute noch ein ursprüngliches Bella Italia aus, ganz so, wie man sich sowas gerne vorstellt.

Wir nutzen den ruhigen Ankerplatz, um die verloren gegangenen Anoden zu ersetzen. Zu dritt geht das gut: Rainer und ich können dank meiner Tauchausrüstung in aller Ruhe unter Wasser arbeiten, Petra reicht von oben nacheinander die Anoden und die ge-Locktiden Schrauben an. Im Team: Ne Viertel-Stunde-Sache, inklusive Dusche und Tauchzeug-Reinigung eher eine Stunde.



Freitag, 1. Juli; Santa Marinella - Fiumicino

Bei Fiumicino liegt Roms größerer und internationaler Flughafen, auf dem Mary ankommt. Und Fiumicino liegt im Tiber. Die Einfahrt des Tibers ist je nach Wetter nicht unproblematisch, in jedem Fall auch nicht allzu einladend, mit seinen ärmlichen Fischerhütten und Senknetzen.



Im krassen Gegensatz dazu steht der geradezu mondäne Yachthafen Porto Romano, an dem wir fest machen. Pünktlich zum Abendessen kommt Mary an.





Wir werden in den nächsten Tagen die Küste wieder nordwärts bereisen und auch Elba wiedersehen.

